Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1258 de 2012

PUERTO DE LA PALOMA

ALCALDE DEL DEPARTAMENTO DE ROCHA

CONCEJAL DEL MUNICIPIO DE LA PALOMA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de setiembre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Daniel Caggiani.
MIEMBROS:	Señores Representantes Amin Niffouri, Gustavo Osta, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.
INVITADOS:	Señor Alcalde de Rocha, Alcides Perdomo y señor Concejal del Municipio de la Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La idea era recibir a las autoridades del Municipio de La Paloma y de la Intendencia de Rocha a fin de tratar un tema de público conocimiento, como es el del emprendimiento del puerto multipropósito de La Paloma. Telefónicamente, el señor Diputado Saravia nos solicitó que citáramos al Concejo Municipal y entendimos importante convocar también al Intendente Artigas Barrios. Cuando nos comunicamos con el Intendente, él nos dijo que entendía conveniente no venir el mismo día que el Concejo Municipal a efectos de que no se pudiera interpretar que la Intendencia pasa por encima de los organismos locales. En ese sentido, escribió una nota dirigida a esta Comisión, que nos llegó vía mail. Es bueno que quede constancia en la versión taquigráfica de la voluntad del Intendente de concurrir a la Comisión cuando se estime necesario, pero quería dar prioridad al Municipio de La Paloma para que pudiera expresar sus inquietudes.

(Ingresan a Sala el Alcalde y un Concejal del Municipio de La Paloma)

——Damos la bienvenida al Alcalde de La Paloma, señor Alcides Perdomo y al Concejal Aníbal Rodríguez, quienes cursaron una nota al Ministerio y a la Intendencia expresando sus preocupaciones acerca del desarrollo del puerto multipropósito de La Paloma y como enviaron una copia de ese documento a esta Comisión, entendimos pertinente citarlos para escuchar sus inquietudes aquí. A tales efectos, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR PERDOMO.- Hace ya un tiempo que estamos pendientes de este tema relativo al puerto de La Paloma, puerto de aguas profundas, puerto de todo tipo. Últimamente apareció esta característica de puerto multimodal y nos parece bien. Lo que sí queremos es que se estudie con más detenimiento y profundidad qué papel puede jugar el puerto de La Paloma en el Uruguay, sobre todo en cuanto al área de la forestación. Lo digo porque se habla de un puerto multimodal, pero estoy seguro de que lo que hay para sacar es madera de la zona este. A 150 kilómetros de La Paloma había, en 2007, 120.000 hectáreas forestadas. En la propuesta de la firma Christophersen se habla de sacar 250.000 toneladas de madera, lo que corresponde a 1.700 hectáreas. Eso no soluciona el tema del complejo forestal ni tampoco los problemas que el país tiene en cuanto al uso y deterioro de las carreteras y del transporte carretero.

Entonces, pretendemos que se estudie en profundidad el tema y que se pueda sacar la producción forestal que hay en la zona a través de La Paloma, dado que eso importa al país, al sector forestal y a todos.

Hemos planteado esta situación al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Intendencia y el viernes pasado logramos ser escuchados en estos términos porque una cosa es sacar 250.000 toneladas divididas en viajes de un barco por semana y otra es que en algún momento el sector forestal intente o quiera sacar toda la producción.

En cuanto al puerto de La Paloma, hay que tener en cuenta la accesibilidad. Es un puerto ferroviario. Desde el inicio fue previsto como un puerto ferroviario. Entonces, si se desarrollara una gran actividad de carga y de descarga de camiones, habría un impacto importante. Por tanto, hemos tocado la puerta en todos lados y estamos viendo la posibilidad de que se haga un estudio de impacto económico, social y ambiental porque, como todos saben, en La Paloma hay una actividad económica ya instalada que, no será la panacea, pero es de la que vivimos hasta hoy. El año pasado hubo una inversión de US$ 21:000.000 en el área de la construcción, referida al turismo. Muchas veces se dice que esta actividad de construcción del puerto puede convivir perfectamente con el turismo, pero es algo que se afirma ligeramente porque no se ha hecho un estudio. Entendemos que es importante que se haga un estudio porque no podemos favorecer una actividad económica destruyendo otra. Además, en cuanto a generación de puestos de trabajo, hay que tener en cuenta que el turismo genera mucho empleo, aunque, indudablemente, la calidad de los sueldos de las personas que se desempeñan en esta actividad en La Paloma no es buena. No hemos llegado a un nivel de comercio o de instalaciones de cierta categoría que necesiten mano de obra más calificada a la cual se le pueda pagar más; reconocemos que existe este problema.

Somos conscientes de la importancia que tiene La Paloma desde el punto de vista económico para Rocha y para el país y entendemos que cualquier cosa que se piense hacer tiene que ser estudiada detenidamente y con seriedad.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Evidentemente, en el Municipio de La Paloma tenemos distintas visiones o matices sobre este mismo tema -tal como sucede en todos los ámbitos colectivos políticos-, algunos de los cuales, quizás, no han sido trasmitidos fielmente por los medios de comunicación. -Existe un común denominador y es el que encontramos como fundamentación para nuestra preocupación en la gestión del Municipio. Muchas veces este es el desafío de ser voceros, el de los propios vecinos y el celo por que se dé una instancia como esta en la cual es indudable el protagonismo del Municipio. Queremos subrayar esto para que a futuro puedan ser comprendidos algunos planteos que el señor Perdomo adelantó y que los expresamos el día viernes en la reunión que tuvimos con la Comisión de seguimiento en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: que estas actividades de desarrollo portuario tengan el más importante, el más grande de los compromisos de hacerlas sustentables y compatibles.

Es indudable para cualquiera de los coterráneos que están aquí presentes y para aquellos que conozcan la zona, que la característica de La Paloma, puerto y balneario, viene desde sus orígenes. No podemos ni queremos -no está en nuestro espíritu hacerlo -embanderarnos en una propuesta que solamente desarrolle uno de esos aspectos. Creo que sí tenemos la necesidad y el desafío de encontrar una solución que haga que ese desarrollo se lleve a cabo con la más grande de las compatibilidades. En ese sentido, hemos planteado, en primer lugar, la necesidad de trabajar para que este tema esté en todos los ámbitos donde se resuelven y se deciden las políticas a aplicar sobre el territorio y, a su vez, la importancia de contar con la opinión del tercer nivel de Gobierno, que es el Municipio. Esto lo hacemos permanentemente con el Gobierno departamental, con el cual tenemos un excelente diálogo, y hemos pretendido tenerlo con el Parlamento -creo que lo

hacemos en buena medida con nuestros dos Representantes aquí- en cuantas instancias han existido. También hemos manifestado esto a las autoridades del Ejecutivo nacional, por encima de que podamos tener, o no, afinidades de tipo político-ideológicas o partidarias.

Hay algo sobre lo que en el Municipio de La Paloma hemos trabajado en este corto período y que nos importa mucho trasmitir: el sentido de pertenencia que tenemos con respecto a esta institución, el Municipio, que se nos ha dado la posibilidad histórica de tener por primera vez.

También asumimos, con la mayor de las autocríticas, que a la hora de hacer estos planteos este tercer nivel de Gobierno es un escenario indudablemente nuevo, como lo es su participación y su inserción en la toma de decisiones, diríamos hasta en políticas de Estado, como por ejemplo este desarrollo de la logística para el apoyo a distintas actividades productivas. En este caso, el ícono está en la forestación, pero indudablemente en la zona este hay un potencial de desarrollo y de transporte de otro tipo de productos.

SEÑOR PERDOMO.- En marzo de este año solicitamos a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte, a la OPP y a la Intendencia Municipal de Rocha que se hiciera un estudio de impacto económico, social y ambiental, pero no tuvimos eco, por lo que decidimos hacerlo nosotros. Un compañero, nuestro suplente, es ingeniero agrónomo y técnico en emprendimientos agropecuarios -hace más de treinta años que asesora en ese tipo de actividades -y con las nuevas tecnologías satelitales, etcétera, llegó a realizar un estudio del volumen de forestación que existe en la zona este. Tomando Fray Bentos, Conchillas, Montevideo y La Paloma, el epicentro de la forestación que hay en el este está en la intersección de la Ruta Nº 13 con la Ruta Nº 15, que corresponde a la ciudad de Velázquez. Esa zona está a noventa kilómetros de La Paloma.

En lo económico, este emprendimiento determina que si se transportara la madera por barco a Fray Bentos, el ahorro sería de 330 kilómetros; si se transportara a Conchillas se ahorrarían 300 kilómetros y si fuera a Montevideo, se ahorrarían 180 kilómetros

El flete es un componente importante en el rubro de la forestación. Para el transporte fluvial se propone un barco por semana, por lo que para alguna parte del sector forestal el ahorro sería de unos US$ 6:000.000. Parte de nuestra preocupación es que si se va a ahorrar esa cantidad de dinero con un solo barco, habiendo 1:800.000 toneladas para transportar -que es lo que estaría dando esa zona por año-, estaríamos hablando de US$ 40:000.000 o US$ 50:000.000 de ahorro, solo del sector forestal. A su vez se debe considerar el ahorro que esto significa para el Estado en lo que refiere a mantenimiento de carreteras, etcétera. Es decir que hay un ahorro importante en todo el complejo, no solo en la parte privada empresarial sino en el Estado y en nosotros mismos. Creemos que esto amerita que el tema se estudie con mayor responsabilidad. No es que haya sido irresponsablemente tratado, pero creemos que el país tiene un problema que debe resolver. La Paloma, al contrario de lo que se piensa o que se muestra a la imagen pública, no está en contra de este emprendimiento. El tema es la accesibilidad y que realmente se haga un estudio para que no pase que dentro de unos años -es parte de lo que nos mueve a tener esta actitud -tengamos que arrepentirnos de no haber profundizado en el tema como hubiera correspondido.

Quienes conocen La Paloma, los señores Diputados de Rocha y quienes vivimos allí, saben lo que significa allí el tránsito de camiones. El transporte de 1:800.000 toneladas significa el tránsito de mil o de mil doscientos camiones por semana dentro de La Paloma. Ayer tuvimos problemas con tres camiones grandes que están trabajando en el puerto porque la gente fue a comer al pueblo en camiones de cuatro ejes; andaban paseando por el pueblo; tenemos dos inspectores. Imaginemos ese panorama con mil camiones.

Creemos que la ecuación económica planteada amerita que se estudie el tema en profundidad y la posibilidad de que el puerto de La Paloma sea, quizás por otra vía, un puerto de salida de esa madera. No es que no estemos de acuerdo con la iniciativa sino que lo propuesto quizás no está hecho con la previsión de que las empresas, en algún momento, puedan pedir sacar más madera por allí, que es lo que indica la lógica del negocio.

Parte del estudio que realizamos lo vamos a dejar a la Comisión para que tenga una idea de cuál es la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Están presentes los señores Diputados por Rocha, Aníbal Pereyra y José Carlos Cardoso, que además viven en La Paloma.

Lo que plantea el Municipio, como autoridad del tercer nivel del Gobierno, es muy importante, ya que refiere a las tensiones que provocan las distintas actividades de los sectores productivos. Montevideo tiene la misma problemática, en su relación puerto-ciudad; quizás esté mejor desarrollada, pero las tensiones son permanentes.

Se ha hecho referencia a un estudio del ingeniero Miguel Lázaro -quien se integrará a la comisión de seguimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el Municipio de La Paloma -y a un tráfico de camiones sobre una proyección de transporte de carga de 1:800.000 toneladas. En realidad, por lo que ha sido ratificado en los últimos acuerdos -en enero de este año y el 22 de agosto -y por la información que nos ha brindado el Ministerio, la voluntad del Ministerio y de la Intendencia es que por ahora no se aumente el tráfico. Entonces, solo se manejarían 250.000 toneladas anuales. ¿Creen que esta cantidad, más allá de que no hay un estudio previo, tendrá una afectación importante en el sector turismo o que el desarrollo de ambos sectores puede compatibilizarse?

SEÑOR PERDOMO.- No lo sabemos. En cuanto al tránsito, no habría afectación. Como se va a hacer una ruta de balasto paralela a la vía, se supone que habrá polvo. Además, hay dos cruces importantes en la zona urbana. Más allá de eso, entendemos que no habrá mucha afectación.

Pero hay una afectación subjetiva en cuanto a los inversores y a los propietarios de terrenos. Cada vez que se empieza a hablar del puerto, bajan las solicitudes de permisos de construcción en La Paloma. La incertidumbre causa efectos, y más hacia la zona de La Aguada.

Entendemos que un barco por semana no afectará demasiado. Habrá sí incomodidades, dificultades y riesgos que deberá correr la población. No sabemos cómo el Ministerio resolverá el tema de los cruces. Sí tenemos claro que cualquier problema que surja recaerá sobre el Municipio.

La duda razonable que tenemos surge de la propia lógica del negocio: a un productor le van a pagar más la madera porque se transporta por barco y a otro menos porque va en carretera. Así que alguna afectación habrá.

Además, está la afectación a la industria turística, que es subjetiva.

SEÑOR POZZI.- No alcancé a leer todo el informe del ingeniero Lázaro. Se hablaba de la posibilidad de la baja de la construcción. ¿Han analizado qué impacto puede tener en el sector servicios, sobre todo en baja temporada? Algo adelantaban cuando decían que este fin de semana tres camiones complicaron la vida dentro de La Paloma. Suponiendo que eso se arreglara de alguna manera -no permitiendo que los camiones entren a la zona urbana-, ¿evaluaron en baja temporada si hay un impacto positivo o negativo sobre el sector servicios?

SEÑOR PERDOMO.- Según lo que está descrito en el memorándum que presentó la empresa sobre el funcionamiento, se crearían once puestos de trabajo, los que se distribuirían de la siguiente forma: un encargado de playa, un administrativo, cuatro maquinistas, un mecánico y cuatro guardias de seguridad. Un porcentaje alto es de guardias de seguridad, que tienen el nivel más bajo en la escala salarial. Así que aparentemente no hay afectación en el sector servicios. Parte del compromiso de la empresa es que los camiones descarguen y salgan de La Paloma. Así que no habría camioneros comiendo o cargando combustible, para lo que tendrían que entrar en la planta urbana.

SEÑOR POZZI.- No me interesaba tanto lo de los once puestos de trabajo, que bienvenidos sean. Me refería a esta segunda parte. Más allá de que puede ser inconveniente que esa cantidad de camiones esté transitando por La Paloma —y por arreglar una cosa terminemos rompiendo otra-, ¿no ven la posibilidad de desarrollar un sector de servicios, para que la gente de la localidad pueda vender cosas en temporada baja?

Siempre hay atascos; en la operativa siempre hay problemas. Esto se ha dado en cuanto puerto anda en la vuelta. No conozco un puerto que no sea así, y conozco unos cuantos. Si bien hay una posibilidad de afectación a la baja por la sensación subjetiva de aquel que no quiera construir —sobre todo en La Aguada; de pronto para el otro lado ocurre algo diferente-, me pregunto si no habrá que estudiar el desarrollo de un sector de servicios, de venta de cosas a los camioneros. La realidad indica que se va a dar; entonces, es preferible que se dé ordenadamente y no como en Nueva Palmira, que se da de manera desordenada. Sé que estos centros tienen una demanda de mano de obra muy importante.

SEÑOR PERDOMO.- El compromiso de la empresa es que los camiones no se queden en La Paloma. El propio Fernández, Director Ejecutivo de Christophersen, nos aseguró que dentro del área portuaria las cosas van a funcionar bien, porque en Nueva Palmira es así; también afirmó que fuera del puerto, el problema era nuestro. Su preocupación, según nos dijo, es la prostitución infantil que se da en Nueva Palmira. En Lascano también se da cuando se produce la zafra del arroz. El Intendente conoce bien el problema, y parte de su preocupación es esa situación.

SEÑOR POZZI.- Cuando hablaba del sector servicios, no pensaba en eso. En Nueva Palmira se demandan otras cosas: comida, baños químicos, servicios de gomería, de combustibles, etcétera. Hay un montón de servicios que se pueden dar, y hay que organizarlos.

Ojalá sea como dice Christophersen, pero después todos llegan al mismo tiempo, todos quieren descargar, el barco se atrasa; esas cosas pasan, y no es culpa de nadie. Si el barco agarra un temporal y no puede entrar, los camiones quedan parados ahí. Eso va a pasar, seguro. Me refería a ese tipo de cosas. Lo otro es un tema de la Justicia que tiene que actuar; es otra cosa.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- En primera instancia, suscribimos y estamos participando en la comisión de seguimiento, como consta en la documentación, con un representante electo por el Concejo Municipal. Creemos que las potestades de esa comisión de seguimiento de este emprendimiento, deben contemplar parte de las situaciones planteadas por el Alcalde. Por ejemplo, la seguridad del tránsito. El Municipio va a tener participación directa —esa es nuestra aspiración -en la elaboración de las soluciones que se apliquen puntualmente. Allí se darán muchas de esas respuestas. En esa comisión de seguimiento, el Municipio tiene su propio vocero, al igual que el Gobierno Departamental al que pertenecemos.

La solución a los problemas no es no encontrarles solución. Cuando planteamos integrar la comisión de seguimiento, lo hicimos pensando en atender estas situaciones. El señor Diputado Pozzi nombró los imponderables que hacen a una operativa portuaria, que son muchísimos. Con el régimen hipotético planteado, quizás en un tiempo estemos planteando duplicar o multiplicar por diez o por cien la apuesta. No lo sabemos. Pero lo que en principio estamos planteando, se trate de un barco por semana o de 1:800.000 toneladas, es que haya un código de procedimiento para atenuar todo tipo de impacto y exprimir los recursos en infraestructura. Estamos buscando la compatibilidad para que el tránsito de tres camiones, no nos reduzca los permisos de construcción ni la ocupación. En el caso del departamento de Rocha ese es un tema de sumo cuidado porque podemos pagar las consecuencias hasta por un rumor. -En la zona de La Paloma las inversiones en el área inmobiliaria son relativamente frágiles. Entonces, solamente el rumor acerca de determinado desarrollo que alguien pueda interpretar como no compatible, ya genera un daño, y estamos hablando de hipótesis.

Hacemos una apuesta muy grande a la comisión de seguimiento por todos estos temas y, por otra parte, planteamos que tiene que haber un nivel de compromiso y confianza recíproca entre los actores en cuanto a propuestas y evaluaciones. La problemática que hoy estamos tratando y que ha estado en la opinión pública en los últimos días, no es algo tan lineal y sencillo como para solucionar solo con un estudio de impacto ambiental; creo que implica mucho más que eso. En algunas reuniones del Municipio hemos planteado que a veces hay temas que pesan como, por ejemplo, definir la propia identidad del lugar, y no todos los vecinos disponen del mismo nivel de información ni de iguales elementos para hacer análisis y definir posicionamientos cuando se habla de temas que trascienden lo local, lo departamental y hasta lo regional.

Por esas razones, momentáneamente hemos obviado estos asuntos -no es que no los estemos considerando ni mucho menos-, procurando tener una visión mucho más general, sin reducir todo el análisis solamente a cuántos camiones van a circular, dónde van a dormir los conductores o dónde van a almorzar; creo que así

empobreceríamos mucho el tema. Incluso nuestra propuesta en cuanto a un estudio no debería estar divorciada del desarrollo de un puerto de aguas profundas que también tendría su afectación sobre este modelo de puerto.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- Saludo a los integrantes del Concejo Municipal de La Paloma y agradezco a la Comisión por haber invitado a los dos Diputados del departamento a fin de que estemos al tanto de todo el proceso que se está llevando adelante con respecto al puerto de La Paloma. Más allá de que estemos muy interiorizados de todo esto, nos parece bien que en este ámbito también haya un intercambio sobre el tema.

Además, este encuentro se hace pocos días después de que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la comisión de seguimiento creada por esa Cartera junto con la de Turismo y Deporte y una delegación de la Intendencia de Rocha —en la que uno de sus dos integrantes corresponde al Municipio de La Paloma-, llegó a la firma de un documento que encomienda al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas plantear en el Consejo de Ministros la necesidad de una visión global de la operativa de traslado de una producción que en los últimos años se ha intensificado en la región; se ha multiplicado la forestación y ahora se empieza a deforestar. Entonces, nos parece importante un planteo que involucre a todas las Intendencias y una planificación institucional, sobre todo en lo que tiene que ver con las carreteras, etcétera, fundamentalmente teniendo en cuenta los anuncios que se han hecho en cuanto a la posibilidad de la instalación de una planta de celulosa en la región y considerando el mediano y el largo plazo.

En cuanto al puerto de La Paloma, lo que está pasando ahora es producto de que cuando se hacen cosas, posteriormente se generan situaciones como esta. ¿A qué me estoy refiriendo? Después de la década del noventa, del cierre de la empresa Astra S.A., de la otra industrial pesquera de La Paloma —que eran las dos más grandes -y del de las plantas pesqueras, que hasta ese momento generaron el mayor furor y funcionamiento del puerto pesquero, con una operativa muy importante en las décadas de los ochenta y noventa, el puerto fue debilitando su operativa. Esto se dio no solo porque la pesca fue mermando el trabajo industrial, sino porque durante muchísimos años en el puerto no se culminaron las obras que se habían iniciado en el año 1975 que reformularon el puerto actual. Me parece importante aclarar esto para quienes no conocen lo que está pasando en el puerto de La Paloma. Las obras que hoy se están llevando adelante, que comenzaron en el año 2006, son de refacción, remodelación y mantenimiento; no son obras de infraestructura que modifiquen el puerto sino que lo mantienen.

Ahora se discute si el puerto de La Paloma debe ser maderero o no, pero creo que a veces tenemos la costumbre de entrar en polarizaciones que me parece que no ayudan. Digo esto porque estas actividades podrían reactivar el puerto y lo que teníamos hasta ahora era un puerto arenero; un puerto tapado de arena que, sencillamente, no podía operar porque los barcos no entraban, por lo que había dejado de ser puerto. Eso fue lo que sucedió con una inversión pública como el puerto, que fue la razón central o más importante en los primeros años de vida de La Paloma para que ese lugar surgiera como tal. Si uno mira los censos realizados desde el año 1963 hasta el año 2004, comprueba que el mayor crecimiento de población de La Paloma se da entre los años 1980 y 1995, particularmente donde tiene su auge el puerto. En el año 1963 la población de La Paloma era de 800 habitantes, en 1975 de algo más de 1.000, a partir de 1996 pasó a tener 3.000 habitantes y hoy en toda la zona hay aproximadamente 6.000. Después, cuando se potenció desde el punto de vista turístico, también se generó un crecimiento importante.

Por lo tanto, las obras que hoy se están haciendo en el puerto de La Paloma —en las que ha habido una inversión pública muy importante -han generado que actores privados quieran operar cargas por ese lugar. Y me parece muy importante todo el proceso que se dio en el último año, en el cual se generó el interés de operar cargas de madera en el puerto. También tenemos información —porque tuvimos una conversación con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en las últimas horas -en cuanto a que a raíz de la prospección a ochenta millas del puerto de La Paloma, por la que se empezarían a hacer las perforaciones de suelo marino para la búsqueda de petróleo, la base operativa en tierra sería el puerto de La Paloma. Y eso iría en línea con lo que decíamos recién de mejorar la operativa y el trabajo y recuperar el puerto como tal.

Hoy las obras del puerto de La Paloma, considerando la obra de camino, la de recuperación del muelle número 2, y la de dragado, están ocupando a casi cien personas; hay entre ochenta y cien personas realizando mano de obra directa en obras que están vinculadas con la recuperación del puerto. Y uno de los grandes reclamos de la población de La Paloma es la complementación entre la actividad del turismo y la del puerto,

porque este implica otra actividad que puede complementar el turismo. Además, debemos considerar que tenemos ocho o nueve meses en los que La Paloma se muere, y hay un gran número de pobladores que reclama porque la construcción ocupa una cantidad de gente pero el puerto, sin duda, significa una contrapartida importante para la vida de la zona. Por lo tanto, nosotros somos defensores de que el puerto funcione como tal, teniendo en cuenta las características de La Paloma.

Este acuerdo que se ha hecho en la comisión de seguimiento implica, precisamente, preservar el hecho de que la carga no entre a La Paloma ni transite por la Ruta Nº 15, porque no solo no entra a La Paloma sino que no transita por la Ruta Nº 15; se hace un desvío por la Nº 9 y Camino del Arbolito, que es el que desemboca en la Ruta Nº 10, en la zona donde está previsto expropiar los predios para el puerto de aguas profundas, ahí se desvía hacia La Paloma y después se continúa por la vía férrea, por el camino que se está haciendo, para entrar directamente al puerto. Por otra parte, se tiene en cuenta el ingreso al balneario -sin duda -y la carga. En el año 2010 desde el departamento de Rocha salieron aproximadamente 240.000 toneladas. En el año 2011 hubo un crecimiento de salida de madera que anduvo en el entorno de las 330.000 o 340.000 toneladas -tal vez un poco más-, y en el compromiso se establece que por el puerto salgan 250.000 toneladas. Asimismo, con la firma del convenio se establece que se hará un estudio real, porque tal vez el puerto pueda lograr esto o no, pero hay un compromiso por mantener las 250.000 toneladas, por lo que se habla de cientos de camiones por día; no sé qué cuenta se hace, pero después la realidad va a derribar todas las discusiones. Además, me parece importante destacar que durante dos meses no habrá operativa de traslado en el puerto; va a haber operativa de carga, pero desde el 15 de diciembre al 28 de febrero, en la época de verano, en la zafra estival, no va a haber transporte hacia el puerto, ni siquiera por el camino alternativo. Eso consolida lo que entiendo que es importante, y es que esto no dificulte el desarrollo de la temporada de verano ni el funcionamiento del balneario. Simplemente lo que va a haber es un depósito de madera en el puerto y la carga de la chata de las 5.000 toneladas semanales a partir del acopio que se hace. Además, la operativa del puerto no será de veinticuatro horas; no recuerdo el horario, pero el compromiso es que en las primeras horas de la noche no haya trabajo durante esos diez meses. Por lo tanto, según las cuentas que yo saco, habrá entre treinta y cuarenta camiones diarios por ese camino alternativo. Pero eso luego será determinado por la realidad.

El funcionamiento de la Comisión me parece importante y creo que lo más relevante es que Uruguay recupere un puerto en el que invertimos US$ 20:000.000, y que esa recuperación no implique ningún destrozo; estoy seguro que no va a suceder, pero todos los cuidados que se tomen son importantes.

Tengo documentos en los que figuran detalladamente las inversiones que ha hecho el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ha invertido US$ 800.000 en la reparación del frente de atraque y reconstrucción del muelle y US$ 1:800.000 en la construcción de un muelle para yates, con servicios que no tenía. Se han hecho trabajos de reconstrucción de sesenta metros del muelle y obras conexas para la fijación de exteriores de amarre; se destinaron US$ 7:000.000 para la obra del espigón, y también está la obra prevista para el año que viene, que es la construcción de un puerto para pesca artesanal, con la construcción de locales para venta de pescado fresco y restoranes, es decir servicios turísticos sobre el puerto. Creo que esto confirma que es un puerto con varias actividades portuarias: pesca artesanal, deportiva y de carga. Por eso acá no se está haciendo exclusivamente un puerto para carga de madera. Hoy la única carga interesada es la de madera. Esto es diferente a la propuesta que hubo en el año 2000 y que finalmente no se concretó, que fue la de instalar una planta chipeadora con una cinta de un kilómetro y medio, que creo que era exclusivamente un área de aproximadamente cien hectáreas que sí se le pasaba en comodato a la empresa Puerto Graneles S.A.; esa sí era una exclusividad que se le daba a una empresa para una operativa maderera del puerto. Esto no es igual; es una inversión pública que recupera un puerto y que tiene como objetivo recuperar el puerto como lo ha sido siempre.

Me parecía importante destacar estos aspectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado más que clara la preocupación del Municipio en cuanto al relacionamiento del puerto y el balneario y también han quedado claras las instancias de coordinación y de trabajo en conjunto que ha habido entre los diferentes ámbitos institucionales a nivel de Gobierno nacional, departamental y municipal.

Nosotros, como Comisión, más allá de recibir a las delegaciones, también somos una suerte de articuladores entre los diferentes niveles, y luego valoraremos los pasos a seguir.

Estamos a las órdenes para lo que entiendan imprescindible.

Muchas gracias.

Se levanta la reunión.